



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 130]
No. 130]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 28, 2003/भाद्र 6, 1925
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 28, 2003/BHADRA 6, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 25 अगस्त, 2003

सं. टीएएमपी/94/2002-जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से अपने कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी में कन्टेनरों, सामान्य कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर मान निर्धारित करने के लिए प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा, संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/94/2002-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(अगस्त 2003 के 11वें दिन पारित)

यह प्रकरण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से अपने कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी में कन्टेनरों, सामान्य कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दरमान निर्धारित करने हेतु प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2. प्रस्ताव के प्रमुख तत्व निम्नानुसार हैं :-

- (1) फीडर जलयानों से आने वाले कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए और जवाहरलाल नेहरू पत्तन में आने वाले गीयर्ड जलयानों से शुष्क बल्क कार्गो तथा सामान्य कार्गो के प्रहस्तन की सुविधा के लिए 43.35 करोड़ रुपये की कुल लागत से पत्तन जलयान लंगरगाह और कम गहराई वाले लंगरगाह का निर्माण किया गया था और उन्हें 1 सितम्बर 2002 से प्रचालित कर दिया गया।

(1)

- (ii) पत्तन जलयान लंगरगाह और कम गहराई वाले लंगरगाह के समीप कन्टेनर फीडर जलयान, शुष्क बल्क कार्गो जलयान, सीमेंट वाले जलयान और वे दूसरे सामान्य कार्गो जलयान लेने का प्रस्ताव है। जिनके अधिकतम एलओए 160 मी. और गहराई 9 मी. के साथ अपने गीयर हों।
- (iii) पत्तन जलयान जैटी का उपयोग केवल साफ मौसम में नौकाओं में सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाएगा और प्रचलित दरमान ही लागू होगा।
- (iv) जेएनपीटी ने कम गहराई वाले लंगरगाह में जलयानों के गीयरों का उपयोग करते हुए 80,000 टीईयू प्रति वर्ष प्रहस्तन करने की योजना बनाई है। इसके अतिरिक्त, इन लंगरगाहों में सीमेंट, उर्वरक आदि जैसे सामान्य कार्गो का भी प्रहस्तन किया जा सकता है।
- (v) पत्तन द्वारा तट आधारित कार्गो प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं और पत्तन के उपयोगकर्ताओं को ही कार्गो के लदान और उतराई के लिए व्यवस्था करनी है।
- (vi) जेएनपीटी ने, कटौतियों / छूटों के पैकेजों, आकलनों में परिवर्तनों और मिश्रित कार्गो की कुल मात्रा के प्रक्षेपणों के अधीन 15.20 करोड़ रुपये प्रति वर्ष कमाने का अनुमान लगाया है।

3.1. जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से निम्नलिखित का अनुमोदन मांगा है :

- (i) जेएनपीटी में कन्टेनरों, शुष्क बल्क कार्गो तथा अन्य सामान्य और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर कन्टेनरों, सीमेंट (बंदरगाह शुल्क पर मात्रात्मक कटौतियों को छोड़कर), कारों, अन्य शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए, एलओए, डुबाव और जलयानों के लंगरगाहों पर लगने पर पाबंदियों को ध्यान में रखकर वर्तमान कटौतियों, प्रशुल्क संरचना और जेएनपीटी के प्रचलित दरमान में अधिसूचित शर्तों और निबंधनों तथा टीएएमपी के इस प्रभावी आदेशों का उपयोग।

- (ii) अतिरिक्त कटौतियों / छूटों और अन्य सेवा प्रभारों, जो नीचे दिए हुए हैं, का 17 सितम्बर 2002 से क्रियान्वयन :

(क) कन्टेनर्स

- (i) कोच्चि पत्तन और जेएनपीटीसी के मध्य बढ़ते हुए यातायात पर कन्टेनरों के पोतान्तरण के लिए घटती मात्रात्मक कटौती :

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	पहले वर्ष की छूट (रु.)	दूसरे वर्ष की छूट (रु.)	तीसरे वर्ष की छूट (रु.)	चौथे वर्ष की छूट (रु.)
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001-9000	200	150	100	शून्य
9001-15000	250	200	150	शून्य

- (ii) तटीय जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 20% कटौती ।
- (iii) देशगामी जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 7% कटौती ।
- (iv) 20 फीट कन्टेनरों के लिए रु. 600/- की और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 800/- की छूट, जो जलयान के गीयर के उपयोग के लिए प्रदत्त हैं, सामान्य आयात / निर्यात कन्टेनरों के लिए फीडर जलयानों / नौकाओं में कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु मोबाइल गोदी क्रेनों के उपयोग पर भी प्रस्तावित है । टीपी कन्टेनरों के लिए, जो जेएनपीटी में उतारे जाएंगे और एनएसआईसीटी जलयान के लिए हैं, छूट 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 300/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- होगी । यदि टीपी कन्टेनर जेएनपीसीटी जलयान में लादा जाना है, तब भी यह छूट 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 300/- और 20 फीट से बड़े कन्टेनर के लिए रु. 400/- होगी ।
- (v) पत्तन ग्राहकों के लिए, लंगरगाह से दूर मोबाइल गोदी क्रेनों हेतु निःशुल्क पार्किंग स्थल ।

(ख) सीमेन्ट

मात्रात्मक कटौती

- (i) सीमेन्ट ले जाने वाले जलयान, बढते हुए यातायात पर निम्नलिखित कटौतिया प्राप्त करने के पात्र होंगे :

3 लाख मी.ट. तक	शून्य
3 लाख मी.ट. से अधिक और 4 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 5%
4 लाख मी.ट. से अधिक और 5 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 10%
5 लाख मी.ट. से अधिक और 6 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 15%

और उससे अधिक

- (ii) तटीय जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 20% की कटौती ।
- (iii) विदेशगामी जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 7% की कटौती ।

(ग) उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल तथा अन्य सामान्य कार्गो
प्रत्येक लादे गए मीट्रिक टन के लिए

- (i) टन के लिए, अनुरोध पर रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से भुगतान पर लदान सेवा उपलब्ध करवाई जाएगी ।
- (ii) विदेशगामी जलयानों के लिए वर्तमान अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 7% की कटौती ।
- (iii) उर्वरक, उर्वरक-कच्चा माल और अन्य सामान्य कार्गो जैसे शुष्क वल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से, अग्रिम रूप से, सेवा प्रभार वसूल किया जाएगा ।

3.2. जेएनपीटी के प्रस्ताव को उसके न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है ।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था । उनसे प्राप्त की गई टिप्पणियां, जेएनपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजे गए हैं ।

5. इस प्रकरण में 23 अप्रैल 2003 को प्राधिकरण के मुंबई कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपना अपना पक्ष प्रस्तुत किया ।

6. प्रस्ताव के प्रारम्भिक सूक्ष्म परीक्षण के परिणामस्वरूप जेएनपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण मांगे गए थे :-

- (i) ऐसे प्रभारों को कुछ अन्य लंगरगाहों पर लागू लंगरगाह भाड़े से जोड़े बिना पूंजी और अन्य प्रासंगिक लागतों, प्रदत्त सुविधाओं आदि के आधार पर लंगरगाहों / जेटियों के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार परिकलित करना ।
- (ii) पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए मात्रात्मक कटौती केवल पहले तीन वर्षों के लिए ही प्रस्तावित है वह भी दूसरे और तीसरे वर्षों में घटती हुई दिखाई गई है । घटते पैमाने में प्रस्तावित मात्रात्मक कटौतियों का आधार और कारण ।

- (iii) उर्वरकों, उर्वरक-कच्चा माल और अन्य सामान्य कार्यों के लिए प्रदत्त भुगतान पर लदान सेवाओं की मद में रु. 10/- प्रति मी.ट. के प्रस्तावित प्रभार का आधार ।
- (iv) विहित सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ से शुष्क बल्क कार्यों प्रहस्तन हेतु रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से प्रस्तावित सेवा प्रभारों का औचित्य बताना । सेवा प्रभार लगाने पर पत्तन उपयोगकर्ताओं को जेएनपीटी द्वारा क्या-क्या सेवाएं प्रदान की जाएंगी ?

7. जेएनपीटी ने हमारे मांगने पर निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण और उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत पक्ष पर टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :

- (क) लंगरगाह भाड़ा प्रभार
- (i) सितम्बर 2002 से मार्च 2003 तक प्रहस्तित यातायात, इन दो लंगरगाहों में प्रहस्तित कार्यों की प्रकृति, वर्तमान में उपलब्ध सीमित जानकारी और इन दो लंगरगाहों से संबंधित विभिन्न लागत तत्वों को ध्यान में रखते हुए लंगरगाह भाड़ा प्रभार के अभिकलन के लिए लागत-अधिक माडल पर एक यथार्थवादी प्रशुल्क संरचना पर पहुंचना विवेकपूर्ण नहीं समझा गया है । यदि सितम्बर 2002 से मार्च 2003 तक राजस्व के रुझान पर विचार किया जाए तो एक वर्ष में समानुपातिक / यथानुपातिक आधार पर इन दो लंगरगाहों से कुल कमाया जाने वाला राजस्व 7.71 करोड़ रुपये आता है जो 15.20 करोड़ रुपये वार्षिक के अनुमानित राजस्व से बहुत कम है ।
- (ii) इसी प्रकार के एक लंगरगाह (बीबी04) पर 140 मीटर के एलओए और 8 मीटर के डुबाव वाले जलयानों का, किसी तट आधारित कार्यों प्रहस्तन उपकरण के बिना प्रहस्तन किया जाता है । जैसाकि इस अवस्था में, यथार्थपरक आधार पर लंगरगाह भाड़ा प्रभार का अभिकलन व्यावहारिक नहीं समझा गया है, प्रस्ताव किया जाता है कि बीबी 04 पर लगने वाले लंगरभाड़ा प्रभार पत्तन जलयान लंगरगाह और कम गहराई वाले लंगरगाह के लिए भी अपना लिए जाएं ।
- (iii) पत्तन जलयान जैटी (एसबी 01) पर कार्यों प्रहस्तन प्रचालन अप्रैल 2003 में ही आरम्भ हुआ ।
- (iv) पत्तन एसबी 01, एसबी 02 और एसबी 03 में प्रचालन के तीन वर्ष पूरे हो जाने के बाद प्रशुल्क के संशोधन हेतु अगले प्रस्ताव में, लंगरगाह भाड़ा प्रभार के अभिकलन के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित प्रपत्र में प्रासंगिक विवरण प्रस्तुत करेगा ।
- (v) दरमान में लंगरगाह भाड़ा प्रभार के लिए नोट 1 और नोट 2 इन लंगरगाहों पर भी लागू होंगे ।
- (vi) इन तीन लंगरगाहों के लिए लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभार, टीएएमपी द्वारा 5 सितम्बर 2002 को अधिसूचित दरों के अनुसार 1 सितम्बर 2002 से 31 मई 2003 तक की अवधि के लिए अधिसूचित किया जा सकता है । प्रतिघंटा आधार पर लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभार टीएएमपी द्वारा दिनांक 1 जून 2003 से पारित आदेशों के अनुपालन में अपनाए जाएंगे ।
- (vii) व्यापार-सूचना में अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभारों को अपनाने में कठिनाई के विषय में किसी भी पत्तन ग्राहक से कोई अभ्यावेदन नहीं मिला है । व्यापार सूचना की वैधता अवधि जब 27 दिसम्बर 2002 को समाप्त हो गई तब पत्तन ने लंगरगाह भाड़ा प्रभारों पर छूट देना बंद कर दिया । 1 जनवरी 2003 से 23 अप्रैल 2003 की अवधि में सभी ग्राहकों ने, टीएएमपी द्वारा अन्य लंगरगाहों के लिए दिनांक 5 सितम्बर 2002 को अधिसूचित, लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभारों के अनुसार एसबी 01, एसबी 02 और एसबी 03 के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार अदा किए ।
- (ख) कन्टेनर्स
- (i) घटते पैमाने पर विशेष कटौती तीन वर्ष की अवधि के लिए एक संवर्धक उपाय के रूप में प्रस्तावित की गई है ।
- (ii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित घटती हुई मात्रात्मक कटौती पोतान्तरण कन्टेनरों पर लगने वाले प्रहस्तन प्रभारों पर वर्तमान मात्रात्मक कटौती के अतिरिक्त है ।
- (iii) इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि 1 जून 2003 से प्रति घंटा आधार पर लंगरगाह भाड़ा प्रभारों के क्रियान्वयन की मद में अतिरिक्त राजस्व को माफ करना होगा, मात्रात्मक कटौती घटते पैमाने पर प्रस्तावित की गई है ।
- (iv) इन दो लंगरगाहों पर पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन पर दी जाने वाली घटती हुई मात्रात्मक कटौती केवल फीडर जलयान प्रचालन की, उसके द्वारा किए गए कार्य के एक भाग की भरपाई के लिए प्रस्तावित है ।

- (v) जेएनपीसीटी जलयानों में लादे गए पोतान्तरण कन्टेनर मूल रूप से वे कन्टेनर हैं जो कम गहराई वाले लंगरगाहों और पत्तन जलयान लंगरगाहों पर फीडर जलयानों से उतारे गए हैं। किसी भी उस पोतान्तरण कन्टेनर के लिए, जो आरम्भ में एनएसआईसीटी या जेएनपीसीटी में उतारा गया हो और अब वही बाद में कम गहराई वाले लंगरगाह या पत्तन जलयान लंगरगाह में लादा जाना हो, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित छूट लागू की जाएगी।
- (ग) उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल तथा अन्य कार्गो
- (i) भुगतान पर लदान सेवाओं की मद में रु. 10/- प्रति मी.ट. का प्रस्तावित प्रभार निरस्त किया गया है क्योंकि पत्तन ने ये सेवाएं प्रदान न करने का निर्णय किया है।
- (ii) शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए रु. 10/- का सेवा प्रभार बल्क द्वार प्रबंधन और अन्य पर्यवेक्षण पर किए गए व्यय और प्रलेखीकरण प्रभारों की मद में है।
8. जेएनपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण पुनः मांगे गए थे :-
- (i) जैसा कि जेएनपीटी ने कम गहराई वाले लंगरगाहों के लिए, कुछ कटौतियों के साथ कन्टेनर लंगरगाहों / बल्क लंगरगाहों का लंगरगाह भाड़ा अपनाने के लिए प्रभावी रूप से प्रस्ताव किया है, विभिन्न श्रेणी के जलयानों के निष्पादन का, कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाहों पर, यदि उन्हें उनका उपयोग करने दिया गया हो, तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए। इस विश्लेषण के प्रकाश में, कम गहराई वाले लंगरगाह / पत्तन जलयान जैटी के लिए लंगरगाह भाड़े में प्रस्तावित कटौती का औचित्य सिद्ध किया जा सके।
- (ii) जेएनपीटी द्वारा दिनांक 17 सितम्बर 2002 को जारी किया गया व्यापार परिपत्र अनुबंध करता है कि कम गहराई वाले लंगरगाहों और पत्तन जलयान जैटी में कुछ सुनिश्चित माप वाले कन्टेनर फीडर जलयान ही लंगर डाल सकेंगे। सितम्बर 2002 से मई 2003 तक की अवधि में इन जलयानों से बाहर प्रहस्तित टीईयू और पिछले दो वर्षों की इसी अवधि में मुख्य लंगरगाह में इसी वर्ग के जलयानों द्वारा प्रहस्तित टीईयू का विवरण प्रदान किया जाए।
- (iii) (क) कन्टेनरों के लिए, जलयान के गीयर उपयोग करने के लिए छूट के साथ, वही प्रहस्तन प्रभार लगाने का प्रस्ताव है जो मुख्य लंगरगाह पर लगाए जाते हैं। यह पुष्ट किया जाए कि जेएनपीटी कम गहराई वाले लंगरगाहों पर जलयान से समुद्रतट तक स्थानान्तरण के अलावा वे सब सेवाएं प्रदान करता है जो मुख्य कन्टेनर लंगरगाह पर प्रदान की जाती है।
- (ख) यह पुष्ट किया जाए कि क्या जेएनपीटी हुक प्वाइंट से कन्टेनर यार्ड तक और उसके उल्टे भी कन्टेनरों के स्थानान्तरण के लिए ट्रैक्टर-ट्रेलर उपलब्ध करवाता है।
- (iv) (क) उर्वरकों, उर्वरक कच्चे-माल आदि पर रु. 10/- प्रति मी.टन के प्रस्तावित सेवा प्रभार के संदर्भ से यह संकेत दिया जाए कि क्या तब ऐसा प्रभार लगाया जाता है जब इन वस्तुओं को मुख्य बल्क लंगरगाहों पर प्रहस्तित किया जाता है। यदि नहीं तो, कम गहराई वाले लंगरगाह पर प्रहस्तित कार्गो को प्रलेखीकरण, द्वार प्रशासन आदि प्रदत्त अतिरिक्त सेवाओं की सूची दी जाए।
- (ख) जेएनपीटी का वह बयान का कि वर्तमान बंदरगाह प्रभारों में द्वार प्रबंधन सेवाओं, पर्यवेक्षण और प्रलेखीकरण प्रदान करने की लागत सम्मिलित नहीं है, इन सेवाओं के लागत का विवरण देकर प्रमाण प्रस्तुत किया जाए। विभिन्न गतिविधियों के बीच क्रॉस-सबसीडीज़ के प्रवाह को समुचित रूप से ध्यान में रखते हुए बल्क टर्मिनल के लिए दरें पिछले सामान्य संशोधन के समय आकलित की गई थीं।
- (v) एल एंड टी की उस मांग पर कि प्रस्तावित मात्रात्मक कटौती प्रदान के लिए विभिन्न लंगरगाहों पर प्रहस्तित समग्र कार्गो पर विचार किया जाना चाहिए, जेएनपीटी का उत्तर।
- (vi) कम गहराई वाले लंगरगाह में साझा उपयोगकर्ता सुविधा के रूप में प्राइवेट उपकरणों को अनुमति देने और इस प्रकार की सुविधा के उपयोग हेतु महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिकतम दर निर्धारित करने के लिए कुछ उपयोगकर्ताओं के सुझावों का अध्ययन करने के लिए जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में सहमति व्यक्त की थी। इस दिशा में हुई प्रगति से भी अवगत करवाया जाये।
9. जेएनपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रदान किए हैं :-

- (i) कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाहों पर विभिन्न वर्गों के जलयानों की कार्य-निष्पादनता का तुलनात्मक विश्लेषण:-

विवरण	वर्ष	मुख्य लंगरगाह (कन्टेनर)	कम गहराई वाला लंगरगाह
कन्टेनर उत्पादकता	2000-01	16.06 टीईयू प्रति घंटा	-
-	2001-02	20.93 टीईयू प्रति घंटा	-
-	2002-03	-	8.51 टीईयू प्रति घंटा
सीमेन्ट औसत डिस्चार्ज दर	2002-03	मुख्य लंगरगाह (बल्क) 5092 मी.ट. प्रति दिन (33 जलयान)	5347 मी.ट. प्रतिदिन (16 जलयान)
उर्वरक	2002-03	2532 मी.ट. प्रतिदिन (8 जलयान)	1633 मी.ट. प्रति दिन (4 जलयान)

कम गहराई वाले लंगरगाह में स्टीवेडोरिंग लागत या जहाजी कुलियों का पारिश्रमिक पत्तन उपयोगकर्ताओं को वहन करना पड़ता है। किन्तु मुख्य लंगरगाह प्रचालन में, जैसाकि उपकरण लंगरगाह में ही उपलब्ध हैं, पत्तन उपयोगकर्ताओं को जहाजी कुलियों का पारिश्रमिक वहन करने की आवश्यकता नहीं पड़ती। इसलिए इस बात को ध्यान में रखते हुए कि कार्गो को उतारने के लिए जलयानों को मुख्य लंगरगाह की तुलना में कम गहराई वाले लंगरगाह में अधिक समय तक ठहरना होगा, प्रस्तावित कटौती का प्रस्ताव किया गया है।

- (ii) सितम्बर 2002 से मई 2003 की अवधि में और पिछले वर्षों की इसी अवधि में प्रहस्तिट टीईयू का विवरण :

वर्ष	मुख्य लंगरगाह	कम गहराई वाला लंगरगाह
2000-01	8952 टीईयू (45 जलयान)	-
2001-02	21,171 टीईयू (71 जलयान)	-
2002-03	-	11916 टीईयू (54 जलयान)

- (iii) जेएनपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि यह, जलयान से समुद्रतट तक स्थानान्तरण सेवाओं के अलावा मुख्य कन्टेनर लंगरगाह पर प्रदत्त सभी सेवाएं, कम गहराई वाले लंगरगाह पर भी प्रदान करता है। इसने इस बात की भी पुष्टि की है कि यह हुक प्वाइंट से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम से कन्टेनरों के स्थानान्तरण हेतु ट्रैक्टर-ट्रेलर उपलब्ध करवाता है।
- (iv) उर्वरकों, उर्वरक-कच्चे माल आदि पर, जब ये वस्तुएं मुख्य बल्क लंगरगाहों पर अलग से प्रहस्तिट की जाती थीं, तो रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से सेवा प्रभार वसूल नहीं किया जाता था। मशीनों से सुसज्ज लंगरगाहों पर लगाए गए प्रहस्तन प्रभारों में उपकरण प्रभार और वे अन्य प्रभार भी आते हैं जिनमें श्रमिकों का पारिश्रमिक, द्वार प्रचालनों और प्रलेखीकरण की लागत भी शामिल है। जैसाकि कम गहराई वाले लंगरगाह में जलयानों से कार्गो उतारना या उन पर लादना मानवी श्रम द्वारा किया जाता है, जेएनपीटी को सड़क संरचना, रेल मार्ग संरचना, पर्यवेक्षण और द्वार प्रबंधन भी उपलब्ध करवाना है। ये गतिविधियां गोदी गतिविधियों से भिन्न हैं और इसीलिए रु. 10/- प्रति मी.टन की दर से सेवा शुल्क, जो बहुत ही नाममात्र का है, प्रलेखीकरण, द्वार प्रबंधन, सड़क और रेल मार्ग संरचनाओं के लिए प्रस्तावित है। रैक ले जाने वाले वाहनों के लिए रु. 195/- प्रति वाहन के प्रभार से, जो रेलमार्ग संरचना की लागत हेतु लगाया जाता है, इसकी उपमा ली जा सकती है।
- (v) संयुक्त सुनवाई के समय एल एंड टी के अनुरोध का अध्ययन किया गया और कम गहराई वाले लंगरगाह के लिए 3 लाख मी.ट. की सीमा, मात्रात्मक कटौती के लिए उत्तम कट-आफ सीमा है। यदि एल एंड टी के अनुरोध पर विचार किया जाना है तो 3 लाख मी.ट. की मात्रा को 5 लाख मी.ट. में बदलने की आवश्यकता है। इस प्रकरण में एल एंड टी को मात्रात्मक कटौती तब अनुमत की जा सकती है जब दोनों टर्मिनलों पर मात्रा 5 लाख मी.ट. से अधिक होगी।
- (vi) गोदी मोबाइल केन को लंगरगाह पर रखने के पत्तन उपयोगकर्ताओं के अनुरोध का अध्ययन किया जा रहा है। जब इसे न्यासी मंडल द्वारा विधिवत अनुमोदन प्रदान कर दिया जाएगा तब इसके लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को एक अलग प्रस्ताव भेजा जाएगा।

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्धरण प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेब साइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होंगे।

11. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान इकट्ठी की गई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) फीडर जलयानों से कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए और पत्तन पर आने वाले गीयरयुक्त जलयानों से शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन की सुविधा के लिए जेएनपीटी ने कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान लंगरगाह का निर्माण किया है। इसने साफ मौसम में नौकाओं में सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन जलयान जैटी का भी निर्माण किया है। इन लंगरगाहों का निर्माण छोटे आकार के जलयानों के प्रहस्तन के उद्देश्य से किया गया है। इन लंगरगाहों पर कोई कार्गो प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध नहीं करवाया गया है और उपयोगकर्ताओं से अपेक्षा की जाती है कि वे जलयान के अपने गीयर से या अपनी लागत से गोदी की मोबाइल क्रेनों की सहायता से कार्गो का प्रहस्तन करेंगे।
- (ii) पत्तन ने इस प्राधिकरण से प्रचलित दरमान में अधिसूचित वर्तमान प्रशुल्क संरचना, कटौतियाँ और शर्त-निबंधन, कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर लगाने हेतु अनुमोदन मांगा है। इसने इन नई सुविधाओं पर कन्टेनरों, सीमेंट, उर्वरक, उर्वरक कच्चामाल और अन्य सामान्य कार्गो के विषय में अतिरिक्त कटौतियों / छूट और अन्य सेवा प्रभार भी प्रस्तावित किए हैं। इन प्रस्तावों का निम्नलिखित पैराग्राफों में मदवार विश्लेषण किया गया है।

(iii) कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर वर्तमान लंगरगाह भाड़ा प्रभार लगाना :

(क) पत्तन ने इस आधार पर वर्तमान लंगरगाह भाड़ा प्रभार अपनाने का प्रस्ताव किया है कि विभिन्न लागत तत्वों पर पर्याप्त डाटा उपलब्ध नहीं है। इस प्राधिकरण की यह घोषित स्थिति है कि पत्तनों को अलग-अलग लंगरगाहों या समान लंगरगाहों के समूहों के लिए लंगरगाह भाड़ा प्रभार, ऐसे प्रभार अन्य लंगरगाहों पर लागू लंगरगाह भाड़े से न जोड़ते हुए संदर्भित लंगरगाहों पर प्रदत्त सुविधाओं के आधार पर ही प्रस्तावित करने चाहिए। इस प्राधिकरण के इस निर्णय से, जेएनपीटी समेत सभी महा पत्तनों को अवगत करा दिया गया है। स्पष्ट रूप से, मुख्य लंगरगाहों और कम गहराई वाले एवं पत्तन जलयान लंगरगाहों की सुविधाओं और कार्यनिष्पादनता में कोई तुलना नहीं है और इसीलिए, सभी लंगरगाहों के लिए समान दर का कोई औचित्य नहीं हो सकता।

(ख) पत्तन ने यह समझाने का प्रयास किया है कि बल्क लंगरगाह सं. 4 वैसा ही लंगरगाह है जहां जलयानों का प्रहस्तन किसी भी तट आधारित प्रहस्तन उपकरण के बिना किया जाता है। लागत विवरणों के अभाव में, यदि निष्पादनता / उत्पादकता की तुलना की जा सके तो समान सेवाओं के लिए वर्तमान दरें अपनाया युक्तिसंगत होगा। कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाहों की उत्पादकता भिन्न है। तथापि, उत्पादकता में कमी की भरपाई लंगरगाह भाड़ा प्रभार में कटौती प्रदान कर की जा सकती है। पत्तन में अपनी प्रशुल्क संरचना में अगले संशोधन के समय लागतों का विवरण प्रस्तुत करने का वचन दिया है। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के प्रकाश में यह प्राधिकरण, प्रदत्त परिस्थितियों के अन्तर्गत, बहुउद्देशीय लंगरगाह (बीबी 04) को लागू लंगरगाह भाड़ा प्रभारों को, कम गहराई वाले और पत्तन जलयान लंगरगाहों तथा पत्तन जलयान जैटी के लिए भी अनुमोदन प्रदान करता है।

(ग) पत्तन ने अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में तटीय जलयानों के लिए 20% और विदेशगामी जलयानों के लिए 7% कटौती प्रस्तावित की है। इसने बंदरगाह क्रेनों के बिना लंगरगाहों के लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में 20% की छूट जारी रखने का संदर्भ गलत लिया है। वास्तव में एनएमपीटी बंदरगाह क्रेनों के बिना लंगरगाहों के संबंध में लंगरगाह भाड़ा पर 20% छूट दे रहा था; इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी में प्रभार लगाने की वर्तमान विधि को एक विशिष्ट अवधि तक, जब तक वह अलग-अलग लंगरगाहों में प्रदत्त सेवाओं और उपलब्ध सुविधाओं के संदर्भ से, वर्तमान लंगरगाह भाड़ा प्रभारों को पुनः निर्धारित करने वाला ताजा प्रस्ताव लेकर नहीं आता, तब तक जारी रखने की अनुमति दी है। इसे क्रेनों के बिना लंगरगाहों पर कटौती की मात्रा निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा बनाया गया सामान्य सिद्धांत नहीं लिया जा सकता।

पत्तन ने कम गहराई वाले लंगरगाहों और मुख्य लंगरगाह में विभिन्न वर्गों के जलयानों की कार्य निष्पादनता का तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत किया है। यह देखा गया है कि जलयानों को मुख्य लंगरगाह की तुलना में कम गहरे लंगरगाह में अधिक समय तक रहना होगा। इसके अतिरिक्त उपयोगकर्ताओं को कम गहराई वाले लंगरगाह में प्रहस्तन उपकरण भाड़े पर लेने के लिए / जहाजी श्रमिकों की सेवाओं के मद में अतिरिक्त लागत वहन करनी होगी। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्पादकता आंकड़े, तथापि पूरी तरह प्रासंगिक नहीं जान पड़ते क्योंकि वे पूरे कन्टेनर प्रचालनों के लिए दिए गए हैं। मुख्य लंगरगाहों और कम गहराई वाले समान जलयानों के लिए उत्पादकता परिभाषकों की तुलना में प्रासंगिक होगी।

लागत विश्लेषण की अनुपस्थिति में, अधिसूचित लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में तदर्थ कटौती को अनुमति देना और ऐसे दर को कम गहराई वाले और पत्तन जलयान के लंगरगाहों पर और पत्तन जलयान जैटी पर लागू करना अनिवार्य हो जाता है। किसी भी उपयोगकर्ता ने, आईएनएसए द्वारा दिए गए एक बयान कि तटीय जलयानों के लिए कटौती 50% होनी चाहिए, के अतिरिक्त किसी भी उपयोगकर्ता ने जेएनपीटी के प्रस्ताव के विरोध में कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है।

जैसाकि कटौती की मात्रा तदर्थ आधार पर निर्धारित की गई है, यह उचित होगा कि इसे न्यूनतम स्तर पर निर्धारित किया जाए। जेएनपीटी वाणिज्यिक कारणों / उद्देश्यों से यदि उचित समझे तो वह उच्च स्तर भी कटौती प्रदान कर सकता है। ऐसा करते समय इस बात का ध्यान अवश्य रखा जाए कि पत्तन द्वारा कम से कम प्रचालन लागत अवश्य वसूल की जाए।

सरकारी नीति के अनुसार, तटीय जलयानों के जलयान संबंधित प्रभार विदेशगामी जलयानों के लिए लागू दरों के 70% पर निर्धारित किए जाते हैं। यदि विदेशगामी जलयानों के संबंध में लंगरगाह भाड़ा प्रभारों में केवल 7% की छूट प्रदान की गई, जैसाकि पत्तन ने प्रस्ताव किया है, तो कम गहराई वाले और पत्तन जलयान लंगरगाहों में विदेशगामी जलयानों और तटीय जलयानों के लंगरगाह भाड़ा प्रभारों की दरों के बीच अन्तर और अधिक बढ़ जाएगा। तटीय जलयानों और विदेशगामी जलयानों के लंगरगाह भाड़ा प्रभारों के बीच 30% का अन्तर बनाए रखने के लिए विदेशगामी जलयानों के विषय में भी कटौती की दर 20% की समान दर पर बढ़ाना गलत न होगा। किसी भी स्थिति में, जेएनपीटी तटीय जलयानों के लंगरगाह भाड़ा प्रभार में 20% की कटौती प्रदान करना चाहता है।

(iv) कन्टेनर्स

(क) वर्तमान दरमान में पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के प्रभारों की संरचना घटते क्रम में की गई है और कटौतियां उपयोगकर्ताओं द्वारा उसी वित्तीय वर्ष में लाए गए पोतान्तरण कन्टेनरों की मात्रा के आधार पर निर्धारित की जाती है। अब पत्तन ने, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए वर्तमान मात्रात्मक कटौती के अतिरिक्त, कम गहराई वाले लंगरगाहों पर प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए मात्रात्मक कटौती का प्रस्ताव किया है। आरम्भ में, पत्तन इस अतिरिक्त कटौती का प्रस्ताव कोच्चि और जेएनपीसीटी के बीच स्थानान्तरित मात्रा पर प्रस्तावित किया था। बाद में उपयोगकर्ताओं की मांग को स्वीकार करते हुए पत्तन ने यह कटौती तूतीकोरिन और जेएनपीसीटी के बीच स्थानान्तरित मात्रा को भी प्रदान करने के लिए सहमति व्यक्त की है। मात्रात्मक कटौती व्यापार बढ़ाने या आकर्षित करने का एक उपकरण है। यद्यपि उपयोगकर्ता इस कटौती योजना को सभी कन्टेनरों को, फिर चाहे उनकी यात्रारंभ / गन्तव्य का पत्तन कोई भी हो, प्रदान करने की मांग करते हैं, जेएनपीटी इसे तूतीकोरिन और सीओपीटी तक ही सीमित रखना चाहता है। जैसाकि यह पत्तन का वाणिज्यिक निर्णय है, इस विषय में प्रस्ताव में कोई परिवर्तन आवश्यक नहीं है।

उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि कटौती या तो पहले टीईयू से आरम्भ हो या 3001 टीईयू से। अतिरिक्त कटौती प्रदान करने के पीछे पत्तन की मनशा अतिरिक्त मात्रा आकर्षित करने की है। 6001 टीईयू से अतिरिक्त कटौती प्रदान करने का यह प्रस्ताव जब इस तथ्य की दृष्टि से देखा गया कि यह वर्तमान साझा / सामान्य मात्रात्मक कटौती योजना के अतिरिक्त एक और लाभ है, तो यह व्यवस्थित लगा। यद्यपि पत्तन ने आरम्भ में इस कटौती योजना को पहले 3 वर्ष के लिए प्रस्तावित किया है, इसने बाद में इस योजना को जारी रखने हेतु समुचित समय पर समीक्षा करना स्वीकार किया है। यह प्राधिकरण कम गहराई वाले लंगरगाहों में प्रहस्तित पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित घटते क्रम में मात्रात्मक कटौती को अनुमोदन प्रदान करने की इच्छा रखता है।

(ख) जैसाकि पहले बताया जा चुका है, इन लंगरगाहों में कोई भी तटवर्ती प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध नहीं करवाया गया है और उपयोगकर्ताओं से अपेक्षा है कि वे जलयान के अपने गीयर या अपनी लागत पर गोदी की मोबाइल क्रेनों के उपयोग से कार्गो का प्रहस्तन करें। यदि जलयान के गीयरों का कन्टेनरों को जलयान से समुद्रतट पर और व्युत्क्रम में लादने / उतारने के लिए उपयोग किया जाता है तो वर्तमान दरमान में छूट का प्रावधान है। यह ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि यह, जलयान और समुद्रतट के बीच स्थानान्तरण सेवाओं के सिवाय, मुख्य कन्टेनर लंगरगाहों पर प्रदत्त सभी सेवाएं कम गहराई वाले लंगरगाह पर भी प्रदान करता है। वर्तमान छूट को कम गहराई वाले लंगरगाहों में प्रहस्तन छूट के रूप में प्रदान करने का प्रस्ताव है। कम गहराई वाले लंगरगाह में उतारे गए और जेएनपीसीटी / एनएसआईटी के लिए आए या जेएनपीसीटी / एनएसआईटी में उतारे गए और कम गहराई वाले लंगरगाहों के लिए आए टीपी कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित छूट घटी दर 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 300/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- है। तथापि उपयोगकर्ताओं ने पोतान्तरण कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु जलयान के गीयरों के उपयोग के लिए पूरी छूट की मांग की है। इस बात को मानना पड़ेगा कि यातायात के इस भाग को आकर्षित करने के लिए जेएनपीटी में पोतान्तरण दरों को जान बूझकर निचले स्तर पर रखा गया है। इसके अलावा इस प्रकार के मामलों में दो जलयान-समुद्रतट प्रचालन होते हैं - एक उतराई के समय और दूसरा जब उसी डिब्बे को पुनः लादा जाएगा। जब कोई पोतान्तरण कन्टेनर कम गहराई वाले लंगरगाह पर प्रहस्तित किया जाता है तो केवल एक जलयान-समुद्रतट प्रचालन ही पत्तन द्वारा सम्पन्न नहीं किया जाता है। जब पोतान्तरण कन्टेनर मुख्य लंगरगाह पर पहुंचता है तो पत्तन जलयान-समुद्रतट प्रचालन सम्पन्न करता है जिसके लिए कोई अलग प्रभार नहीं लगाया जाता है। इस परिप्रेक्ष्य में विचार करने पर, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए प्रस्तावित छूट संरचना युक्तिसंगत पाई गई है और इसीलिए अनुमोदित की जाती है।

- (ग) मोबाइल गोदी क्रेनों के लिए, उपयोगकर्ताओं को निःशुल्क पार्किंग स्थल उपलब्ध करवाने के प्रस्ताव को भी अनुमोदन प्रदान किया जाता है ।

(v) सीमेन्ट

वर्तमान दरमान यातायात की मात्रा के आधार पर, सीमेन्ट पर लगने वाले अन्तरीय बंदरभाड़े (डिफरेंशियल चार्ज) का प्रावधान करता है । 5 लाख टन प्रति वर्ष तक की मात्रा के लिए एक दर है और 5 लाख टन प्रति वर्ष से ऊपर की मात्रा के लिए 10% की छूट है । पत्तन का वर्तमान प्रस्ताव 3 लाख मी.ट. प्रति वर्ष से अधिक मात्रा से आरम्भ करके मात्रात्मक कटौती प्रदान करने हेतु है । कम गहराई वाले लंगरगाह पर लघुतर जलयानों के प्रचालन के कारण उपयोगकर्ताओं को अतिरिक्त यात्राओं के कारण अधिक लागत के मामले कुछ अधिक ही हो सकते हैं । यह स्पष्ट नहीं है कि क्या उपयोगकर्ता के लिए अधिक लागत की भरपाई मात्रात्मक कटौती 1 लाख मी.टन से आरम्भ करने पर हो सकेगी । पत्तन ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि उपयोगकर्ताओं की ओर से कोई भी मात्रात्मक प्रतिबद्धता व्यक्त नहीं की गई है । इस परिप्रेक्ष्य में विचार करने पर यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार सीमेन्ट ढोने वाले जलयानों के लिए मात्रात्मक कटौती को अनुमोदन प्रदान करता है ।

एल एण्ड टी ने मांग की थी कि प्रस्तावित मात्रात्मक कटौती प्रदान करने के लिए विभिन्न लंगरगाहों पर प्रहस्तित कार्गो को गिना जाना चाहिए । जेएनपीटी ने स्पष्ट किया है कि एल एंड टी को मात्रात्मक कटौती, दोनों लंगरगाहों पर मात्रा 500,000 मी.ट. प्रति वर्ष से अधिक होने पर मात्रात्मक कटौती प्रदान की जा सकती है । कार्यान्वयन के अग्रिम चरण में बल्क लंगरगाहों के तीसरे टर्मिनल में रुपान्तरण के प्रस्ताव के साथ, कम गहराई वाले और पत्तन जलयान लंगरगाहों को छोड़कर अन्यत्र सीमेन्ट का प्रहस्तन करने का मुद्दा थोड़े समय के लिए ही उठेगा ।

(vi) उर्वरक, उर्वरक-कच्चा माल और अन्य सामान्य कार्गो

- (क) यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन ने "भुगतान पर लदान सेवा" की मद में रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से लगने वाला प्रभार वापिस ले लिया है ।

- (ख) पत्तन ने यह समझाना चाहा है कि द्वार प्रबंधन, पर्यवेक्षण और प्रलेखीकरण की लागत पर बंदरभाड़ा के भाग के रूप में विचार नहीं किया गया है और इसलिए सेवा प्रभार के रूप में रु. 10/- प्रति मी.ट. का प्रभार अलग से लगाने का प्रस्ताव किया गया है । तथापि पत्तन ने यह माना है कि जब इन वस्तुओं का प्रहस्तन बल्क लंगरगाहों पर किया जाता था तब रु. 10/- प्रति मी.ट. का यह प्रभार नहीं लिया जाता था । जैसाकि बल्क लंगरगाहों पर लगने वाला बंदरभाड़ा कम गहराई वाले / पत्तन जलयान लंगरगाहों पर भी लगाया जाना है, कोई अतिरिक्त सेवा प्रभार लगाना उचित नहीं होगा ।

- (vii) सीमेन्ट, उर्वरकों और उर्वरक-कच्चा माल पर बंदरभाड़ा कम करने के लिए उपयोगकर्ताओं की ओर से मांगें उठती रही हैं । यह प्रक्रिया केवल कम गहराई वाले / पत्तन जलयान लंगरगाहों पर प्रदान की जाने वाली कटौतियों / छूटों पर विचार करने के लिए ही है । बंदरभाड़े में परिवर्तन से संबंधित विषय पर, केवल प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के समय ही विचार किया जाना है । किसी भी मामले में, पिछली बार प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय यह पाया गया है कि जेएनपीटी में शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को बहुत अधिक क्रॉस-सब्सीडाइज्ड किया है । यह संभव है कि बल्क टर्मिनल के बंद हो जाने से इस स्थिति में परिवर्तन आएगा । जेएनपीटी को सलाह दी जाती है जब बल्क टर्मिनल पूरी तरह बंद हो जाए और कम गहराई वाले तथा पत्तन जलयान लंगरगाहों पर प्रचालन स्थायित्व प्राप्त कर ले, तब वह कन्टेनरों और शुष्क बल्क तथा सामान्य कार्गो के लिए बंदरभाड़े और प्रहस्तन प्रभारों की समीक्षा करनी चाहिए ।

- (viii) पत्तन संयुक्त सुनवाई में साझा उपयोगकर्ता आधार पर कम गहराई वाले लंगरगाह पर प्राइवेट प्रहस्तन उपकरण स्थापित करने के प्रस्ताव का अध्ययन करने और एक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है । जेएनपीटी को मामले का अध्ययन करने और एक समुचित प्रस्ताव को लेकर आने की सलाह दी जाती है ।

- (ix) जेएनपीटी ने, प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध करने के लिए लागत विवरण प्रस्तुत करने में असमर्थता व्यक्त की है । जबकि समान सेवाओं के लिए वर्तमान दरों को अपनाना युक्तिसंगत है, तुलना के लिए कार्यनिष्पादनता / उत्पादकता विवरण तो उपलब्ध होना ही चाहिए । प्रासंगिक लागत विवरणों की अनुपस्थिति में, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरों को, जो वर्तमान दरें हैं, तदर्थ कटौतियों और छूटों के अधीन अनुमोदन प्रदान करने के लिए बाध्य है । पुनश्च, पर्याप्त उत्पादकता विवरणों के अभाव में, प्रस्तावित कटौतियों / छूटों को न्यायोचित ठहराना कठिन हो गया है । इस परिदृश्य में, यह प्राधिकरण कम गहराई वाले लंगरगाह, पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटियों में अपनाई गई वर्तमान दरों को अधिकतम दरों के रूप में अनुमोदन प्रदान करता है और अब अनुमोदित कटौतियां /

छूट केवल न्यूनतम स्तर की होगी। यदि आवश्यक लगे तो जेएनपीटी दरों के घटे स्तर पर भी प्रचालन कर सकता है और / या उच्चतर स्तर पर कटौतियां / छूट प्रदान कर सकता है। जैसाकि पहले ही कहा जा चुका है, जेएनपीटी को यह अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए कि और अधिक रियायतें देने से पहले वह कम से कम प्रचालनीय लागत अवश्य वसूल कर ले।

- (x) जैसाकि पत्तन ने 17 सितम्बर 2002 से कम गहराई वाले लंगरगाहों / जैटी पर कन्टेनरों शुल्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों, मात्रात्मक कटौतियों और छूटों को पहले ही कार्यान्वित कर दिया है, यह प्राधिकरण दरों और कटौतियों को, पूर्व प्रभाव - 17 सितम्बर 2002 से अनुमोदन प्रदान करता है।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित को पूर्व प्रभाव, 17 सितम्बर 2002 से अनुमोदन प्रदान करता है :-

- (क) कम गहराई वाले लंगरगाह / पत्तन जलयान लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी के लिए लंगरगाह भाड़ा

प्रभार

- (i) इन लंगरगाहों के लिए, लागू दरों में न्यूनतम 20% कटौती के अधीन, लंगरगाह भाड़ा की वर्तमान अनुसूची (2.3) लागू होगी।
(ii) ऊपर उल्लिखित लंगरगाहों को, लंगरगाह भाड़ा प्रभार के वर्तमान नोट सं. 1 और नोट सं. 2 भी लागू होंगे।

(ख) कन्टेनर्स

- (i) कन्टेनर प्रहस्तन के लिए वर्तमान दरें और कटौतियां पत्तन जलयान लंगरगाह, कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटियों पर भी लागू होंगे।
(ii) कोविं पत्तन / तूतीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के बीच आने-जाने वाले वृद्धिगत यातायात पर, पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए घटती मात्रात्मक कटौती, जैसी नीचे दी गई है :-

मात्रा टीईयू प्रति वर्ष	प्रथम वर्ष की छूट (रु.)	द्वितीय वर्ष की छूट (रु.)	तृतीय वर्ष की छूट (रु.)	चतुर्थ वर्ष की छूट (रु.)
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001-9000	200	150	100	शून्य
9001-15000	250	200	150	शून्य

- (iii) सामान्य आयात / निर्यात कन्टेनरों के लिए फीडर जलयानों / नौकाओं में कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु मोबाइल गोदी क्रेन के उपयोग के लिए 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 600/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 800/- प्रहस्तन छूट। टीपी कन्टेनरों के लिए, जो कम गहराई वाले लंगरगाह पर उतारे गए हों और जेएनपीटी / एनएसआईसीटी जलयानों के लिए हों या एनएसआईसीटी / जेएनपीटी जलयानों पर उतारे गए हों और कम गहराई वाले लंगरगाह के लिए हों, यह प्रहस्तन छूट 20 फीट कन्टेनर के लिए केवल रु. 300/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 400/- होगी।

- (iv) पत्तन ग्राहकों के लिए, मोबाइल गोदी क्रेनों हेतु पार्किंग स्थल निःशुल्क होगा।

(ग) सीमेन्ट

- (i) सीमेन्ट के प्रहस्तन के लिए (बंदरगाह पर मात्रात्मक कटौती को छोड़कर) वर्तमान दरें और शर्तें पत्तन जलयान लंगरगाह, कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर भी लागू होंगे।
(ii) सीमेन्ट ढोने वाले जलयान, बढ़ते हुए यातायात पर निम्नलिखित कटौतियां प्राप्त करने के पात्र होंगे :-

3 लाख मी.ट. तक	शून्य
3 लाख मी.ट. से अधिक और 4 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 5%
4 लाख मी.ट. से अधिक और 5 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 10%
5 लाख मी.ट. से अधिक और 6 लाख मी.ट. तक	बढ़ी हुई मात्रा पर बंदरगाह प्रभार का 15%

- (घ) उर्वरक, उर्वरक-कच्चामाल और अन्य सामान्य कार्गो
इन वस्तुओं पर लागू वर्तमान दरें और शतें पत्तन जलयान लंगरगाह, कम गहराई वाले लंगरगाह और पत्तन जलयान जैटी पर भी लागू रहेंगी ।
- (ङ.) अनुमोदित दरें "उच्चतम दरें" होंगी और कटीतियां / छूट न्यूनतम स्तर के होंगे । जेएनपीटी उच्चतम दरों से कम दरें लगाने के लिए और उच्चतर कटीतियां / छूट प्रदान करने के लिए, यदि आवश्यक हो, स्वतंत्र है बशर्ते यह सुनिश्चित कर लिया जाए कि उच्चतर स्तरों पर रियायत प्रदान करने के बाद भी कम से कम प्रचालन लागत बसूल हो गई है ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/IV/143/2003-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 25th August, 2003

No. TAMP/94/2002-JNPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust for fixing Scale of Rates for handling of containers, dry bulk cargo and general cargo at its Shallow Draught Berth, Port Craft Berth and Port Craft Jetty as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/94/2002-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 11th day of August, 2003)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixing Scale of Rates for handling of containers, dry bulk cargo and general cargo at its Shallow Draught Berth, Port Craft Berth and Port Craft Jetty.

2. The salient features of the proposal are as follows:

- (i). In order to handle containers from feeder vessels and facilitate handling of dry bulk cargo and general cargo from geared vessels calling at JN Port, Port craft berth and Shallow draught berth were constructed at a total cost of Rs.43.35 crores and put into operation with effect from 1 September 2002.
- (ii). Container feeder vessels, dry bulk cargo vessels, cement vessels and other general cargo vessels having its own gear with maximum LOA of 160 mtrs and 9 mtrs. draught are proposed to be taken alongside of the Port craft berth and Shallow draught berth.
- (iii). The Port Craft Jetty will be utilised for handling general cargo in barges in fair weather season only and the prevailing Scale of Rates will be applicable.
- (iv). The JNPT has planned to handle 80,000 TEUs per annum using ships gears at the Shallow draught berth. In addition to this, other general cargo like cement, fertilizer, etc. can be handled at these berths.
- (v). Shore based cargo handling equipments are not provided by the Port and Port users have to make arrangements for loading/unloading of the cargo.
- (vi). The JNPT has estimated to earn Rs.15.20 crore per annum subject to the package of discounts / rebates, changes in assumptions and throughput projections of cargo mix.

3.1. The JNPT has sought the approval of this Authority to the following:

- (I). Application of the existing discounts, tariff structure and terms and conditions notified in the prevailing Scale of Rates of the JNPT and other Orders of TAMP currently in force, for handling containers, dry bulk cargo and other general and break bulk cargo at JNPT for handling containers, cement (excluding volume discounts on wharfrage), cars, other dry bulk cargo and general cargo at Shallow draught berth, Port craft berth and Port craft jetty, taking into account the restrictions on LOA, draught and berthing of vessels.
- (II). Implementation of additional discounts / rebates and other service charges as given below with effect from 17 September 2002:

(A). CONTAINERS

- (i). Sliding volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port and JNPCT:

Volume TEUs Per year	1 st year rebate (Rs.)	2 nd year rebate (Rs.)	3 rd year rebate (Rs.)	4 th year rebate (Rs.)
Upto 6000 TEU	Nil	Nil	Nil	Nil
6001-9000	200	150	100	Nil
9001-15000	250	200	150	Nil

- (ii). 20% discount in current notified berth hire charges for coastal vessels.
- (iii). 7% discount in current notified berth hire charges for foreign going vessels.
- (iv). Handling rebate of Rs.600/- for 20' container and Rs.800/- for 40' container as provided for use of ship's gear is also proposed for use of mobile harbour crane to handle containers in feeder vessels/barges for normal import/export containers. For TP containers, which will be unloaded by JNPT and meant for NSICT Vessel, the rebate will be only Rs.300/- for 20' container and Rs.400/- for 40' container. In case, TP container is to be loaded in JNPCT vessel, then also the rebate will be Rs.300/- for 20' container and Rs.400/- for more than 20' container.
- (v). Parking space for mobile harbour cranes away from berths, free of cost to port customers.

(B). CEMENT
Volume Discount:

- (i). Vessels carrying cement will be eligible for availing following discounts on incremental traffic:

Upto 3 Lakh MT	Nil
Above 3 Lakh MT and Upto 4 Lakh MT	5% of wharfage charges on the exceeded quantity
Above 4 Lakh MT and Upto 5 Lakh MT	10% of wharfage charges on the exceeded quantity
Above 5 Lakh MT and Upto 6 Lakhs MT and above.	15% of wharfage charges on the exceeded quantity

- (ii). 20% discount in current notified berth hire charges for coastal vessels; and
- (iii). 7% discount in current notified berth hire charges for foreign going vessels.

(C). FERTILIZER AND FERTILIZER RAW MATERIALS AND OTHER GENERAL CARGO

- (i). Pay loader service will be made available @ Rs.10/MT on request for every MT loaded.
- (ii). 7% discount in current notified berth hire charges for foreign going vessels.
- (iii). Service charge @ Rs.10/MT will be collected in advance for handling of dry bulk cargo, such as, fertilizer, fertilizer raw materials and other general cargo.

3.2. The proposal of the JNPT has the approval of its Board of Trustees.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments. The comments received from them are forwarded to the JNPT as feed back information.

5. A joint hearing in this case was held on 23 April 2003 at the office of this Authority in Mumbai. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users have made their submissions.

6. On a preliminary scrutiny of the proposal following additional information/clarification were sought from the JNPT:

- (i). To work out berth hire charges for the berths/jetties in reference based on capital and other relevant costs, facilities provided, etc thereat without linking such charge to berth hires applicable for some other berths.

- (ii). Volume discount for transshipment containers is proposed only for first three years, which also is shown to decrease in the second and third years. The basis and the reasons for the proposed volume discounts in a sliding scale.
- (iii). The basis of the proposed charge of Rs.10/MT towards Pay loader services provided for Fertiliser, Fertiliser Raw Material and other General Cargo.
- (iv). To justify the proposed service charges of Rs.10 / MT for handling of dry bulk cargo with reference to the cost of providing the identified services. The services/ facilities provided by the JNPT to the port users against the levy of service charges.

7. The JNPT has furnished the following additional information / clarifications sought by us and comments on the submissions made by the users:-

(A). Berth Hire Charges

- (i). Keeping in view the traffic handled since September 2002 till March 2003, nature of cargo handled at these two berths and limited data currently available and various cost elements pertaining to these two berths, it is not considered prudent to arrive at a realistic tariff structure on cost plus model for computation of berth hire charges. If the revenue trend for the period of September 2002 to March 2003 is considered the total revenue to be earned from these two berths on *pro rata* basis for one year works out to Rs.7.71 crore which is for below the estimated revenue of Rs.15.20 crore per annum.
- (ii). At a similar berth (BB04) vessels with LOA of 140 mtrs. and draught of 8 mtrs. are handled without any shore based cargo handling equipment. Since computation of berth hire charges on realistic basis is not considered practical at the stage it is proposed to adopt berth hire charges applicable for BB04 to the port craft berth and shallow berth.
- (iii). Cargo handling operations at port craft jetty (SB01) commenced in April 2003 only.
- (iv). The port will furnish relevant details as per the format prescribed by TAMP for computation of berth hire charges in the next proposal for revision of tariff after completion of three years of operations at SB01, SB02 and SB03.
- (v). Note 1 and 2 to the Berth hire charges in the SOR shall also be applicable in these berths.
- (vi). Applicable berth hire charges for these three berths may be notified for the period from 1 September 2002 to 31 May 2003 as per the rates notified by the TAMP on 5 September 2002. The applicable berth hire charges on hourly basis will be adopted in compliance with the Orders passed by the TAMP with effect from 1 June 2003.
- (vii). No representation was received from any port customer about the difficulty in adopting the berth hire charges notified in the trade notice. When the validity period of the trade notice expired on 27 December 2002 the port started discontinuing the rebates on berth hire charges. During the period from 1 January 2003 to 23 April 2003 all customers paid berth hire charges for SB01, SB02 and SB03 as per the berth hire charges applicable for other berths notified by TAMP on 5 September 2002.

(B). Containers

- (i). The special discount on sliding scale is proposed for a period of three years as a promotional measure.
- (ii). Sliding volume discount proposed by the port is in addition to the existing volume discount on handling charges applicable for transshipment containers.

- (iii). Keeping in view the fact that the port has to forego additional revenue on account of implementation of berth hire charges on hourly basis with effect from 1 June 2003, the volume discount is proposed on sliding scale.
- (iv). The sliding volume discount to be given on handling of transshipment containers at these two berths is proposed to be given to the feeder vessel operator only to meet part of his expenditure.
- (v). The transshipment containers loaded in JNPCT vessel are basically those containers, which are unloaded at Shallow Draught Berth and Port Craft Berth from feeder vessels. For any transshipment container initially unloaded at NSICT or JNPCT and same is to be loaded subsequently at Shallow Draught Berth or Port Craft Berth, the rebate proposed for transshipment containers will be made applicable.

(C). Fertiliser and Fertiliser Raw Material and other General Cargo

- (i). The proposed charge of Rs.10 PMT towards pay loader services is withdrawn since port has decided not to provide this services.
- (ii). The service charge of Rs.10 for handling dry bulk cargo is towards the expenditure incurred for providing bulk gate management and other supervision and documentation charges.

8. The following additional information / clarification were again sought from the JNPT:

- (i). Since the JNPT has effectively proposed to adopt the berth hire of the container berths / bulk berths, with some discounts, for the shallow draught berth, a comparative analysis of the performance of different categories of vessels at the shallow berth and at the main berths, if they are allowed to use them, may be furnished. In the light of this analysis, the discounts in berth hire proposed for the shallow berth / port craft jetty may be justified.
- (ii). The trade circular dated 17 September 2002 issued by the JNPT stipulates that container feeder vessels of certain dimensions will only be berthed at the shallow berth and port craft jetty. The details of TEUs handled out of these vessels for the period from September 2002 to May 2003 as well as the TEU handled by similar category of vessels at the main berth for the corresponding period in the previous two years may be furnished.
- (iii). (a). For containers, the handling charges are proposed to be levied at the same rates as those at the main berth with a rebate for use of ship's gear. It may be confirmed that the JNPT provides all the services at the shallow berths which are provided at the main container berths except for ship-shore transfer.
- (b). It may be confirmed whether the JNPT provides tractor-trailers to transfer containers from the hook point to the CY and vice versa.
- (iv). (a). With reference to the proposed service charge of Rs.10/- PMT on fertilizer, fertilizer raw material, etc., it may be indicated whether such a levy is made when these commodities are handled at the main bulk berths. If not, the additional services provided to the cargo handled at the shallow berth in terms of documentation, gate administration, etc., may be listed out.
- (b). The statement of the JNPT that cost of providing gate management service, supervision and documentation is not covered in the existing wharfage charges may be substantiated by providing cost details. Rates for bulk terminal were assessed at the time of the last general revision duly taking into account flow of cross-subsidies between various activities of the JNPT.

- (v). The response of the JNPT to the demand of the L & T that quantity of cargo handled at different berths should be taken together to allow the proposed volume discounts.
- (vi). At the joint hearing, the JNPT agreed to examine the suggestion of some of the users about allowing private equipment at the Shallow berth as a common user facility and fixing ceiling rate for use of such facility by TAMP. The progress made in this regard may be indicated.

9. The JNPT has furnished the following additional information / clarification on the points raised by us:

- (i). The comparative analysis of the performance of different categories of vessels at the Shallow Draught Berth and at the Main Berth:

Particulars	Year	Main Berth (Container)	Shallow Draught Berth
Container productivity	2000-01	16.96 TEUs per hour	-
	2001-02	20.93 TEUs per hour	-
	2002-03	-	8.51 TEUs per hour
		Main Berth (Bulk)	
Cement Average Discharge Rate	2002-03	5092 MT per day (33 vessels)	5347 MT per day (16 vessels)
Fertilizer	2002-03	2532 MT per day (8 vessels)	1633 MT per day (4 vessels)

In case of Shallow Draught Berth the stevedoring cost has to be borne by the Port Users. But in case of Main Berth operation, since the equipment are available at the berth, stevedoring cost need not be borne by the port users. Therefore, proposed discount has been suggested, keeping in mind that the vessels will have to remain more time at the Shallow Draught Berth for discharge of the cargo in comparison to Main Berth.

- (ii). Details of the TEUs handled during the period from September 2002 to May 2003 and for the corresponding period in the previous years:

Year	Main Berth	Shallow Draught Berth
2000-01	8952 TEUs (45 vessels)	-
2001-02	21,171 TEUs (71 vessels)	-
2002-03	-	11916 TEUs (54 vessels)

- (iii). JNPT has confirmed that it provides all the services at the Shallow Berth, which are provided at the Main Container Berth, excepting for ship-shore transfer. It has also confirmed that it provides TTs to transfer containers from hook point to Container Yard and vice versa.
- (iv). The service charge of Rs.10/- per MT on fertilizer, fertilizer raw material, etc., was not collected when these commodities were handled at Main Bulk Berths separately. The handling charges levied at mechanized berths cover equipment charge and other charges, which include manpower, gate operations and documentation. Since the vessels discharge or loading is manual at the shallow berth JNPT has to provide road infrastructure, rail infrastructure, supervision and gate management. These activities are different than the wharfage and therefore Rs.10/- per MT, which is very nominal, is kept for documentation, gate management, road and rail infrastructure. A simile may be taken for charges of Rs.195/- per vehicle for handling of rake carrying vehicles, which is levied as cost for rail infrastructure.
- (v). The request of L & T at the time of joint hearing was examined and for the shallow berth a limit of 3 lakhs MT is kept as the cut of limit for volume discount. If the request of L & T has to be considered, then the volume of 3 lakhs MT requires to be

changed to 5 lakhs MT. In this case, the volume discount can be allowed to L & T if it exceeds 5 lakhs MT per annum at both the terminals.'

- (vi). The request of the Port Users for keeping harbour mobile crane at the berth is under examination and for this a separate proposal will be sent to TAMP after it is duly approved by the Board of Trustees of the JNPT.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available at our website www.tariffauthority.org.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The JNPT has constructed shallow draught berth and port craft berth to handle containers from feeder vessels and to facilitate handling of dry bulk cargo and general cargo from geared vessels calling at the port. It has also constructed port craft jetty to handle general cargo in barges in fair weather season. These berths are meant for handling smaller size vessels. No cargo handling equipment is provided on these berths and the users are expected to handle the cargo with ship's own gear or mobile harbour cranes at their own cost.
- (ii). The port has sought the approval of this Authority for application of the existing tariff structure, discounts and terms and conditions notified in the prevailing Scale of Rates to the shallow draught berth, port craft berth and port craft jetty. It has also proposed additional discount/ rebates and other service charges in respect of containers, cement, fertilizer and fertilizer raw materials and other general cargo at these new facilities. The proposals are analysed item-wise in the following paragraphs.
- (iii). Application of existing berth hire charges to the shallow draught berth, port craft berth and port craft jetty.
 - (a). The port has proposed to adopt the existing berth hire charges on the ground of non availability of sufficient data on various cost elements. It is the stated position of this Authority that ports should propose berth hire charges for individual berths or group of similar berths based on the facilities provided thereat without linking such charges to berth hire applicable for other berths. This decision of this Authority has also been communicated to all the major ports including the JNPT. Obviously, the facilities and performance at the main berths and the shallow draught and port craft berths do not compare; and, therefore, there may not be any justification to have uniform rate for all the berths.
 - (b). The port has sought to explain that the bulk berth No.4 is a similar berth where vessels are handled without any shore based cargo handling equipments. In the absence of cost details, it may be reasonable to adopt the existing rates for similar services, if performance/productivity is comparable. The productivity at shallow draught berths and main berths are different. However, the shortfall in productivity is sought to be compensated by offering discount in berth hire charges. The port has undertaken to furnish the cost details in the next revision of its tariff structure. In the light of the explanation given by the port, this Authority, under the given circumstances, approves the berth hire charges for the shallow and port craft berths as well as port craft jetty as applicable to the multipurpose berth (BB04).
 - (c). The port has proposed a discount of 20% for coastal vessels and 7% for foreign going vessels in the notified berth hire charges. It has wrongly drawn reference to the 20% rebate on the berth hire charges allowed to be continued in respect of berths without wharf cranes at the NMPT. In fact, the NMPT was offering 20% rebate on berth hire in respect of berths without

wharf cranes; this Authority has only allowed the existing method of charging to continue at NMPT for a specific period till it comes up with a fresh proposal recasting existing berth hire charges with reference to the services provided and facilities available at individual berths. This cannot be taken a general principle laid down by this Authority to prescribe the quantum of discount to be allowed at non crane berths.

The port has furnished a comparative analysis of the performance of different categories of vessels at shallow berths and main berth. It is seen that the vessels have to remain for longer duration at the shallow berths in comparison to the main berth. This apart, the users have to bear additional cost at the shallow berth towards hiring of handling equipment / stevedoring. The productivity figures furnished by the JNPT do not, however, appear to be completely relevant as they have been given for the entire container operations. What will be relevant is a comparison of productivity parameters for similar category of vessels at the main berths and shallow berths.

In the absence of cost analysis, it becomes inevitable to allow ad hoc discount in the notified berth hire charges and apply such rate to shallow draught and port craft berths as well as port craft jetty. None of the users have also furnished any analysis to counter the proposal of the JNPT except the INSA making a general statement that the discount for coastal vessels should be 50%.

Since the quantum of discount is determined on ad hoc basis, it will be reasonable to prescribe it as floor level. If the JNPT finds it appropriate on commercial considerations, it can allow discounts at a higher level. While doing so, care must be exercised to ensure that at least the operating cost is recovered by the port.

In accordance with the Government policy, the vessel related charges of the coastal vessels are prescribed at 70% of applicable rates for foreign going vessels. If only 7% rebate in berth hire charges is allowed in respect of the foreign-going vessels, as proposed by the port, the gap between the rates of berth hire charges of the coastal vessels and foreign-going vessels handled at shallow draught and port craft berths will further widen. In order to maintain 30% difference in berth hire charges between the coastal vessels and foreign-going vessels, it will not be incorrect to peg the discount at the same level of 20% in respect of foreign going vessels also. In any case, the JNPT wants to extend 20% discounts in berth hire charges in respect of coastal vessels.

(iv). Containers

- (a). In the existing Scale of Rates, the charges for handling and movement of transshipment containers are structured on a sliding scale and discounts are built in depending on the volume of transshipment containers brought by the users in the same financial year. Now the port has proposed volume discounts for containers handled at the shallow berths in addition to the existing volume discount for the transshipment containers. Initially, the port proposed this additional discount for the volume moved between Cochin and JNPCT. Subsequently, conceding the demand of the users, the port has agreed to extend discount to the volume moved between Tuticorin and JNPCT also. Volume discount is a tool to attract business. Even though the users demand extension of the discount scheme for all containers irrespective of the port of origin/destination, the JNPT wants to restrict it to Tuticorin and COPT. Since it is a commercial decision of the port, no alteration in the proposal in this regard is necessary.

The users have demanded that the discount should start either from first TEU or from 3001 TEU. The intention of the port to offer additional discount is to

attract additional volume. The proposal to offer additional discount from 6001 TEUs appears to be in order when viewed in the light of the fact that this is an additional benefit over and above the existing common volume discount scheme.

Though the port has initially proposed the discount scheme for first 3 years, it has subsequently agreed to review continuance of the scheme at an appropriate time. This Authority is inclined to approve the proposed sliding volume discount for transshipment containers handled at the shallow draught berths.

- (b). As stated earlier, no shore handling equipment is provided at these berths and users are expected to handle the cargo with ship's own gear or mobile harbour crane at their own cost. The existing Scale of Rates provides for rebate if ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa. It is noteworthy that the JNPT has confirmed that it provides all the services at the shallow berths which are provided at the main container berths except ship-shore transfer. The existing rebate is proposed to be extended as handling rebate at the shallow berths. The proposed rebate for TP containers is at a reduced rate of Rs.300/- for 20 ft. container and Rs.400/- for 40 ft. container in respect of boxes either unloaded at shallow berth and meant for JNPCT/NSICT or unloaded at NSICT/JNPCT and meant for shallow berth. The users have, however, demanded full rebate for using ship gears for handling transshipment containers. It has to be recognized that transshipment rates are deliberately kept at a lower level at JNPT to attract this segment of traffic. Further, in such cases there are two ship-shore operations- one at the time of unloading and the second when the same box is reloaded. When a transshipment container is handled at the shallow draught berth, only one of the ship-shore operation is not performed by the port. The transshipment container when it reaches the main berth, the port carries out ship-shore operation for which no separate charge is levied. Viewed from this perspective, the proposed rebate structure for transshipment containers is found to be reasonable and, therefore, approved.

- (c). The proposal of the port to allow parking space for mobile harbour cranes free of cost to users also is approved.

(v). Cement

The existing Scale of Rates provides for differential wharfage leviable on cement based on volume of traffic. There is one rate for a quantity upto 5 lakh tonnes p.a. and a rebate of 10% for a quantity above 5 lakh tonnes p.a. The present proposal of the port is to offer volume discount starting from a quantity above 3 lakh MT. There may be higher incidence of cost to the users due to additional voyages on account of operating smaller vessels at the shallow draught berth. It is not clear whether the higher incidence of cost to the user will be offset if the volume discount starts from 1 lakh MT. The port has sought to explain that there is no volume commitment from the user side. Viewed in this perspective, this Authority approves the volume discount scheme for vessels carrying cement as proposed by the port.

The L & T demanded that the quantity of cargo handled at different berths should be taken into account to allow the proposed volume discounts. The JNPT has clarified that the volume discount can be allowed to the L & T if it exceeds 5,00,000 MT per annum at both the berths. With the proposal for conversion of the bulk berths into (third) container terminal in an advanced stage of implementation, the issue of handling cement in places other than shallow draught or port craft berths will arise only for a short period of time.

- (vi). **Fertilizers and fertilizer raw materials and other general cargo.**
- (a). It is noteworthy that the port has withdrawn the proposed levy of Rs.10/- per MT towards Pay Loader Service.
- (b). The port has sought to explain that the cost of gate management, supervision and documentation has not been considered as part of wharfage and hence a separate levy of Rs.10/- PMT has been proposed as service charge. The port has, however, admitted that the service charge of Rs.10/- was not collected when these commodities were handled at the bulk berths. Since, the existing provision for levy of wharfage as applicable at bulk berths is to be extended to the commodities handled at shallow draught/port craft berths, there is no justification to levy any additional service charge.
- (vii). There have been demand from users to reduce wharfage charges on cement, fertilizers and fertilizer raw materials. This proceeding is only to consider discounts and rebates to be allowed at shallow draught / port craft berths. The issue about alteration in wharfage is to be considered only at the time of next general revision of tariffs. In any case, it has been found at the time of the last general revision of tariff that the dry bulk and general cargo handling activity at JNPT is heavily cross-subsidised. It is possible that this position will undergo a change with the decommissioning of the bulk terminal. The JNPT is advised to undertake a review of wharfage and handling charges for containers and dry bulk and general cargo when the bulk terminal is totally decommissioned and the operations at the shallow draught and port craft berths stabilizes.
- (viii). The port has agreed at the joint hearing to examine the proposal of users to install private handling equipment at shallow berth on a common user basis and submit a tariff proposal. The JNPT is advised to examine the matter and come up with a suitable proposal.
- (ix). The JNPT has expressed its inability to furnish cost details to justify the rates proposed. While it is reasonable to adopt the existing rates for similar services, performance / productivity details must be available for comparison. In the absence of relevant cost details, this Authority is constrained to approve the proposed rates which are the existing rates subject to adhoc discounts and rebates. Again, in the absence of sufficient productivity details, it has become difficult to justify the proposed discounts / rebates. In this scenario, this Authority approves the existing rates adopted at the shallow draft berth, port craft berth and port craft jetties as ceiling rates and the discounts / rebates approved now will only be floor level. The JNPT, if necessary, can operate at reduced levels of rates and/or allow rebates/discounts at higher level. As has already been mentioned, the JNPT must ensure that it recovers at least operating costs before allowing further concessions.
- (x). As the port has already implemented the proposed rates, volume discounts and rebates for handling of containers, dry bulk cargo and general cargo at the shallow berths / jetty with effect from 17 September 2002, this Authority approves the rates and discounts retrospectively with effect from 17 September 2002.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following with retrospective effect from 17 September 2002:

(A). Berth hire charges for the shallow draught berth / port craft berth and port craft jetty

- (i). The existing schedule (no. 2.3) of berth hire subject to a minimum of 20% discount in the applicable rates will apply to these berths.
- (ii). The existing Note No. 1 and 2 to the berth hire charges shall also be applicable to the above mentioned berths.

(B). Containers

- (i). The existing rates and discounts for container handling will apply to the containers handled at port craft berth, shallow draught berth and port craft jetties.
- (ii). Sliding volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port / Tuticorin Port and JNPT as given below:

Volume TEUs Per year	1 st year rebate (Rs.)	2 nd year rebate (Rs.)	3 rd year rebate (Rs.)	4 th year rebate (Rs.)
Upto 6000 TEU	Nil	Nil	Nil	Nil
6001-9000	200	150	100	Nil
9001-15000	250	200	150	Nil

- (iii). Handling rebate of Rs.600/- for 20' container and Rs.800/- for 40' container for use of mobile harbour crane to handle containers in feeder vessels/barges for normal import/export containers. For TP containers, either unloaded at shallow berth and meant for JNPT / NSICT vessels or unloaded at NSICT / JNPT vessels and meant for shallow berth will be only Rs.300/- for 20' container and Rs.400/- for 40' container.
- (iv). Parking space for mobile harbour cranes away from berths, free of cost to port customers.

(C). CEMENT

- (i). The existing rates and conditions (excluding volume discount on wharfage) for handling cement will apply to the port craft berth, shallow draught berth and port craft jetty.
- (ii). Vessels carrying cement will be eligible for availing following discounts on incremental traffic:

Upto 3 Lakh MT	Nil
Above 3 Lakh MT and Upto 4 Lakh MT	5% of wharfage charges on the exceeded quantity
Above 4 Lakh MT and Upto 5 Lakh MT	10% of wharfage charges on the exceeded quantity
Above 5 Lakh MT and Upto 6 Lakhs MT and above.	15% of wharfage charges on the exceeded quantity

(D). FERTILIZER AND FERTILIZER RAW MATERIALS AND OTHER GENERAL CARGO

The existing rates and conditions applicable to these commodities will continue to apply at the port craft berth, shallow draft berth and port craft jetty.

- (E). The approved rates will be "ceiling rates" and the discounts / rebates will be "floor level". The JNPT is at liberty to levy rates lower than the ceiling rates and allow higher rebates / discounts, if necessary, subject to ensuring that at least operating costs are recovered after allowing concessions at higher levels.

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/2003-Exty]